

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

1. UZGODNIENIA

2. CZĘŚĆ OPISOWA

OPIS TECHNICZNY

3. CZĘŚĆ GRAFICZNA

PLAN ORIENTACYJNY – SKALA 1:10000

RYSUNEK NR 1

PLAN SYTUACYJNY – SKALA 1:500

RYSUNEK NR 2

Projekt stałej organizacji ruchu w ramach inwestycji pt.
„BUDOWA CIAGU PIESZO ROWEROWEGO WZDŁUŻ DROGI KRAJOWEJ NR 11
na odcinku od km 48+000 do km 53+607”.

1. CZĘŚĆ OPISOWA

OPIS TECHNICZNY

do projektu docelowej organizacji ruchu w ramach inwestycji pt. „BUDOWA CIĄGU PIESZO ROWEROWEGO WZDŁUŻ DROGI KRAJOWEJ NR 11 na odcinku od km 48+000 do km 53+607”.

PODSTAWA OPRACOWANIA

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym - Dz.U.2017.128 z późn. zm.
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych - Dz.U.2016.1440 z późn.zm.
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym - Dz.U.2016.143.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem – Dz.U.2017.784.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego - Dz.U.2016.1264.
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych - Dz.U.2002.170.1393 z późn. zm.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach - Dz.U.2003.220.2181 z późn. zm.
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie wzoru ubioru niektórych osób uprawnionych do wydawania poleceń i sygnałów w zakresie kierowania ruchem na drodze - Dz.U.2008.132.840.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie - Dz.U.2016.124.
- Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego - Dz. U. 2016.23. z późn. zm.
- Wizja lokalna
- Termin wprowadzenia organizacji ruchu: grudzień 2018r.

PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA

- Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dla inwestycji pn.: „BUDOWA CIĄGU PIESZO ROWEROWEGO WZDŁUŻ DROGI KRAJOWEJ NR 11 na odcinku od km 48+000 do km 53+607”.
- W planowanej inwestycji, głównym celem inwestora jest rozdzielenie ruchu pojazdów samochodowych i rowerów wraz z niezbędną przebudową chodników w miejscu wyznaczenia ciągu pieszo rowerowego.
- Celem opracowania projekt stałej organizacji ruchu dla inwestycji pn.: „BUDOWA CIĄGU PIESZO ROWEROWEGO WZDŁUŻ DROGI KRAJOWEJ NR 11 na odcinku od km 48+000 do km 53+607”.

CHARAKTERYSTYKA STANU ISTNIEJĄCEGO

Projektowany ciąg pieszo rowerowy przebiegać będzie na działkach nr:

- 251/2, 251/4 obręb Kretomino,
- 3/55, 3/56, 22/108, 22/109, 22/110, 25/2, 25/3, 26 obręb Bonin,
- 299 obręb Manowo,

znajdujących się w województwie Zachodniopomorskim, gmina Manowo.

Początek inwestycji zlokalizowano w miejscowości Kretomino, na końcu ciągu pieszo rowerowego w obrębie 46 miasta Koszalin(km 48+000 wg drogi krajowej nr 11).

Pas drogowy drogi krajowej nr 11 jest zagospodarowany pod względem drogowym i użytkowany jako ciąg komunikacyjny dla ruchu pojazdów samochodowych, rowerowych i dla pieszych. W miejscowości Kretomino po stronie objętej opracowaniem nie ma wydzielonych ciągów pieszych ani jezdni, jest to pas drogowy o nawierzchni gruntowej. Droga krajowa wyposażona jest w oświetlenie, kanalizację deszczową. W pasie drogowym znajdują się również sieci niezwiązane z funkcjonowaniem drogi. Wzdłuż drogi silna zabudowa mieszkalno-usługowa. Ruch pojazdów i pieszych jest duży.

Odcinek Kretomino-Bonin jest odcinkiem szlakowym z wydzieloną jezdnią drogi krajowej nr 11 bez ciągów pieszych i rowerowych.

Skrzyżowanie drogi krajowej nr 11 z drogą powiatową nr 0411Z jest objęte pozwoleniem na budowę - decyzja nr 82/K/2009. W niniejszym projekcie projektuje się dowiązanie do istniejącego opracowania.

Od skrzyżowania drogi krajowej nr 11 z drogą powiatową nr 0411Z do końca inwestycji w miejscowości Manowo droga krajowa posiada przekrój szlakowy bez

ciągów pieszych i rowerowych. Przedmiotowa droga jest drogą publiczną o dużym natężeniu ruchu. Droga krajowa pełni funkcję komunikacyjną dla ruchu pojazdów i pieszych, posiada klasę techniczną GP i jest drogą kategorii krajowej. Stanowi ważny szlak komunikacyjny w kierunku Manowa, Bobolic.

Istniejące oznakowanie w pasie drogowym drogi krajowej nr 11:

- Znaki ostrzegawcze: A-2 „niebezpieczny zakręt w lewo”, A-11 „nierówna droga”, A-3 „niebezpieczne zakręty, pierwszy w prawo”, A-6b „skrzyżowanie z drogą podporządkowaną występującą po prawej stronie”, A-6c „skrzyżowanie z drogą podporządkowaną występującą po lewej stronie”, A-10 „przejazd kolejowy bez zapór”, A-18b „zwierzęta dzikie”,
- Znaki informacyjne: D-6 „przejście dla pieszych”, D-1 „droga z pierwszeństwem”, D-3 „droga jednokierunkowa”, D-15 „przystanek autobusowy”, D-18 „parking”, D-42 „obszar zabudowany”, D-43 „koniec obszaru zabudowanego”,
- Znaki nakazu: C-5 „nakaz jazdy prosto”,
- Znaki zakazu: B-25 „zakaz wyprzedzania”,
- Tablice kierunku i miejscowości: E-13 „tablica kierunkowa”, E-17a „miejscowość”, E-18a „koniec miejscowości”, E-2a „drogowskaz tablicowy umieszczany obok jezdni”,
- Znaki uzupełniające: F-10 „kierunki na pasach ruchu”,
- Urządzenia bezpieczeństwa ruchu: U-1a „słupki prowadzące umieszczone samodzielnie po prawej i lewej stronie drogi”, U-7 „znak kilometrowy” i U-8 „znak hektometrowy” na słupkach prowadzących U-1a.

W rejonie istniejącej drogi występuje oznakowanie poziome w postaci linii segregujących.

ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

DANE WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA

Na podstawie podjętych uzgodnień z Gminą Manowo oraz przepisów i normatywów projektowania przyjęto następujące parametry techniczne projektowanego ciągu pieszo rowerowego i ciągu pieszo jezdni:

Szerokość ciągu pieszo rowerowego:

- Szerokość ciągu pieszo rowerowego:
- 3.5m (ścieżka dwukierunkowa) od km 0+000 do km 0+020 na odcinku A-B
- 3.0m (ścieżka dwukierunkowa) od km 0+000 do km 0+191.16 na odcinku C-D
- 2.5m (ścieżka dwukierunkowa) od km 0+191.16 na odcinku C-D oraz pozostałych odcinkach projektowanych
- Szerokość poboczy ciągu pieszo rowerowego - min. 0.5m

- Pochylenie poprzeczne ciągów pieszych -1-3%
- Pochylenie ciągu pieszo rowerowego -1%
- Szerokość ciągu pieszo jezdnego - 4.5m
- Szerokość poboczy ciągu pieszo jezdnego - 0.75m
- Pochylenie poprzeczne ciągu pieszo-jezdnego -2%

Projektowane oznakowanie poziome:

- na wlotach dróg podporządkowanych projektuje się linię warunkowego zatrzymania złożoną z trójkątów P-13,
- przejścia dla pieszych oznakowano znakiem poziomym P-10 (skrzyżowanie z drogą powiatową nr 0411Z),
- w odległości 2m przed przejściem dla pieszych projektuje się linię warunkowego zatrzymania złożoną z prostokątów P-14(skrzyżowanie z drogą powiatową nr 0411Z),

Projektowane oznakowanie pionowe:

- Istniejące znaki kolidujące z projektowaną inwestycją należy przesunąć w inne miejsce,
- wloty na skrzyżowaniach dla dróg podporządkowanych oznakowano znakiem A-7,
- kolidujące słupki prowadzące U-1a z informacją o kilometrażu U-7 i hektometrażu U-8 należy przestawić.
- na zjazdach projektuje się ustawić znak A-7,
- przejścia dla pieszych i rowerów zostały oznakowane znakiem D-6a(skrzyżowanie z drogą powiatową nr 0411Z),
- ciąg pieszo-rowerowy oznakowano znakami C-13/16,
- przejścia dla pieszych zostały oznakowane znakiem D-6,
- przystanki autobusowe oznakowane znakiem D-15.

SZCZEGÓŁOWA LOKALIZACJA PROJEKTOWANYCH ZNAKÓW DROGOWYCH PRZEDSTAWIONA ZOSTAŁA NA RYSUNKACH SYTUACYJNYCH W CZĘŚCI GRAFICZNEJ NINIEJSZEGO OPRACOWANIA.

UWAGA OGÓLNA

WIELKOŚCI I WIDOCZNOŚĆ ZNAKÓW

Do oznakowania projektowanego skrzyżowania należy zastosować znaki o grupie wielkości średnie „S”.

Znaki drogowe wykonane mają być z blachy ocynkowanej z podwójnie zaginaną krawędzią. Dla zapewnienia widoczności znaku z odległości pozwalającej kierującemu pojazdem jego spostrzeżenie, odczytanie i prawidłową reakcję, do wykonania lic znaków należy użyć folii odbłaskowej typu 2.

Oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe.

Wymagania techniczne jakie powinny spełniać zaprojektowane znaki poziome:

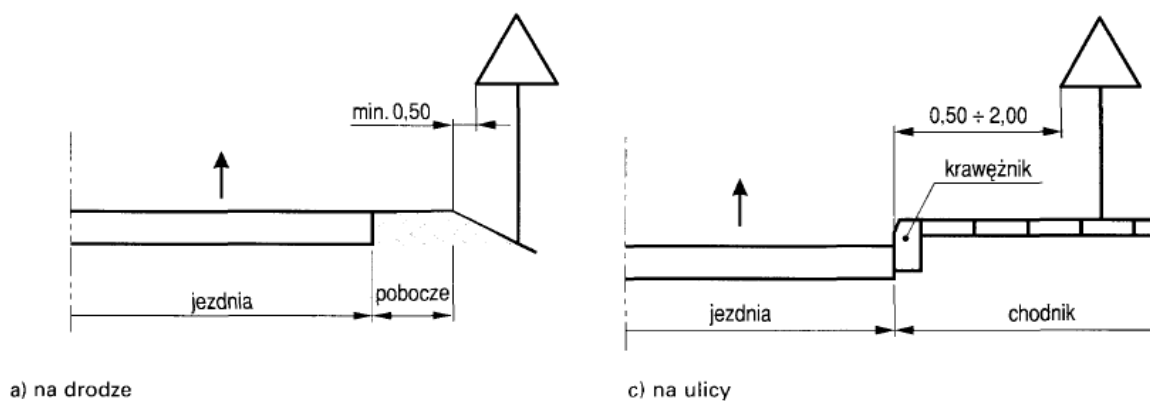
- współczynnik odbłasku – 100,
- wskaźnik szorstkości – 45,
- trwałość – 6.

ZASADY UMIESZCZANIA ZNAKÓW PIONOWYCH

Znaki umieścić należy po prawej stronie jezdni, przy zachowaniu wymaganej skrajni drogi (rys.A.1-A.2).

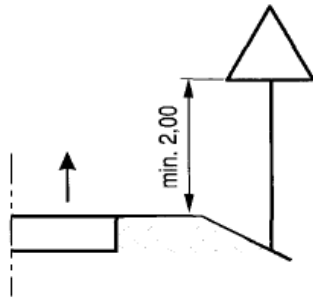
Znaki mocować na konstrukcjach wsporczych, tj. słupkach, ramach, wykonanych z materiałów trwałych. Zaleca się umocowanie znaków na słupkach metalowych o przekroju kołowym.

Rys. A.1. Odległość znaków od krawędzi jezdni

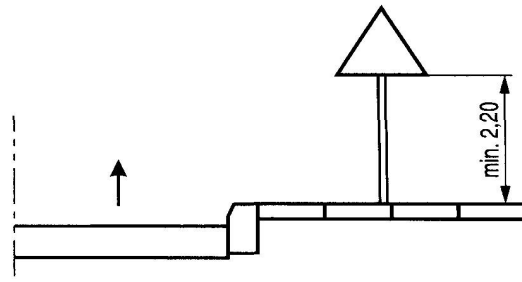


Rys. A.2. Wysokość umieszczania znaków na drogach i ulicach

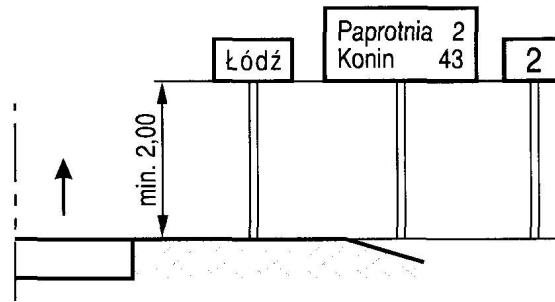
Projekt stałej organizacji ruchu w ramach inwestycji pt.
„BUDOWA CIAGU PIESZO ROWEROWEGO WZDŁUŻ DROGI KRAJOWEJ NR 11
na odcinku od km 48+000 do km 53+607”.



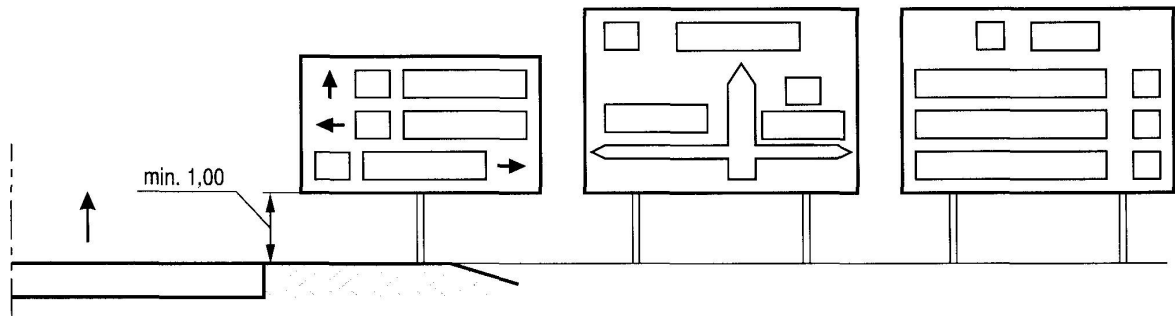
a) kategorii A, B, C, D, F, G na drogach



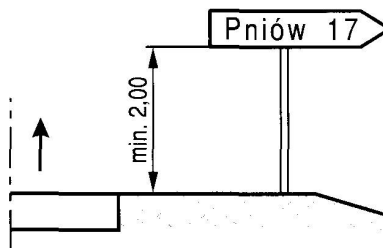
j) kategorii A, B, C, D, F, G



b) E-13, od E-15 do E-21 na drogach

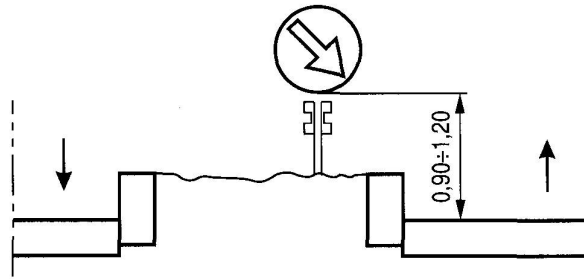


c) E-1, E-2, E-14 na drogach innych niż ulice

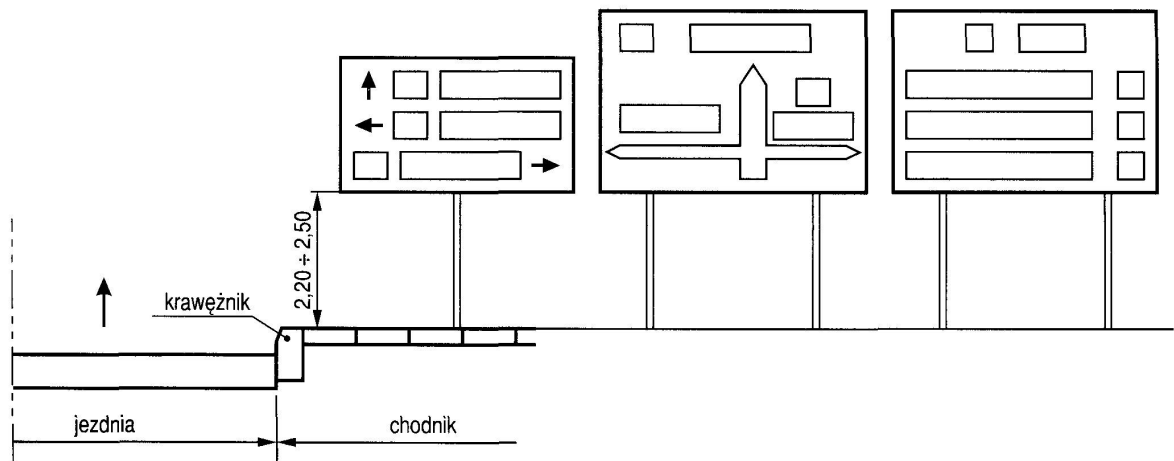


d) E-3 na drogach

Projekt stałej organizacji ruchu w ramach inwestycji pt.
„BUDOWA CIAGU PIESZO ROWEROWEGO WZDŁUŻ DROGI KRAJOWEJ NR 11
na odcinku od km 48+000 do km 53+607”.



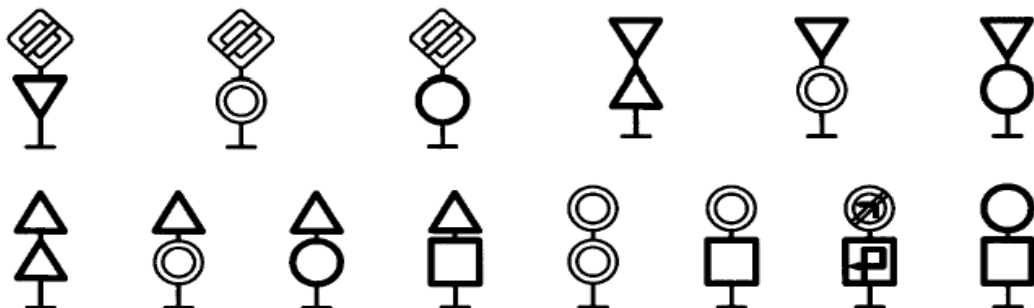
f) na lub za urządzeniami bezpieczeństwa ruchu



h) E-1, E-2, E-14 na ulicach

Na jednym wsporniku umieszcza się z zasady jeden znak. Następny powinien być umieszczony za poprzedzającym w odległości min.10 m. W przypadkach zastosowania dwóch znaków na jednym słupku, należy je umieszczać w układzie pionowym w sposób przedstawiony na rysunkach planu sytuacyjnego w części graficznej niniejszego opracowania. Ponadto dopuszczalne sposoby rozmieszczania znaków pokazano poniżej (rys.A.3.)

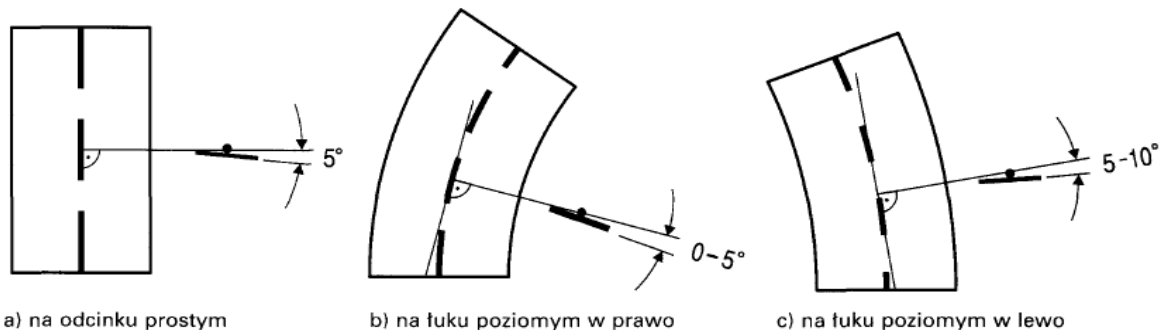
Rys. A.3. Sposoby umieszczania dwóch znaków na jednym słupku



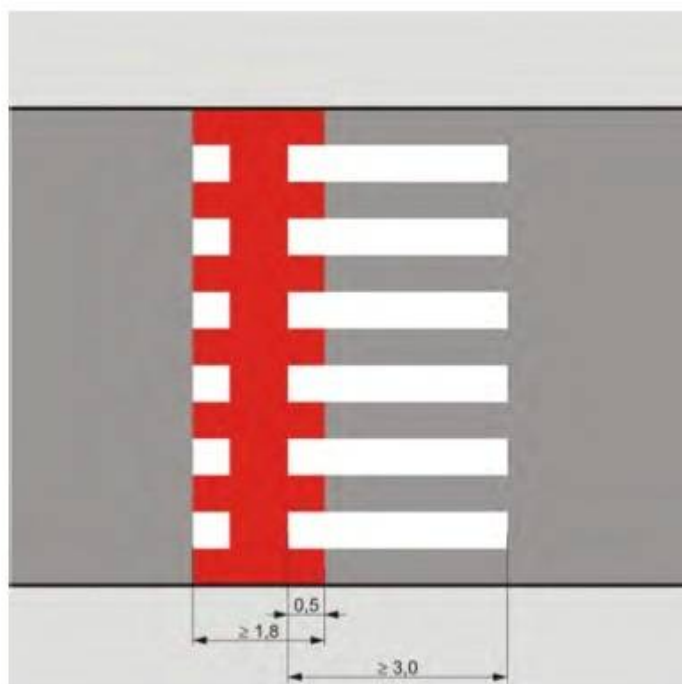
Tarcze znaków powinny być odchyłone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni. Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni. W przypadku znaków

umieszczonych na łukach poziomych, odchylenie tarczy znaków należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku (rys.A.4)

Rys. A.4. Odchylenie tarczy znaków



Przykład sposobu połączenia znaku P-10 ze znakiem P-11:



Opracował:

mgr inż. Łukasz Rydzik

Projekt stałej organizacji ruchu w ramach inwestycji pt.
„BUDOWA CIAGU PIESZO ROWEROWEGO WZDŁUŻ DROGI KRAJOWEJ NR 11
na odcinku od km 48+000 do km 53+607”.

2. CZĘŚĆ GRAFICZNA